

# Закон и порядок: насущные проблемы экспедиторских компаний

**ЭКСПЕДИТОР – одно из главных звеньев перевозочного процесса, такие компании не просто выступают посредниками, а являются полноценными участниками перевозки. Но на практике они сталкиваются с недостаточным нормативно-правовым обеспечением в области оказания экспедиционных услуг. Для решения этой проблемы требуется не только инициатива профессионального сообщества, но и реакция со стороны государственных органов. О том, какие законодательные пробелы требуют восполнения и какие решения могут улучшить положение экспедиторов, нам рассказал исполнительный директор компании ООО «Глобал Логистик» Максим Трушин, – у компании большой опыт работы при перевозках грузов по сети РЖД и за ее пределами, и ее специалисты не понаслышке знакомы с этими вопросами.**

## Знакомьтесь, это экспедитор!

Международная железнодорожная перевозка – это сложный процесс с большим числом участников, в течение которого груз пересекает территорию нескольких юрисдикций, при этом проис-

ходит смена перевозчиков. Организацию этого процесса обеспечивают профессиональные участники рынка – железнодорожные экспедиторы, предлагающие своим клиентам широкий спектр услуг от заполнения и подготовки документов до заключения договора перевозки и таможенного оформления товара.

## Отсутствие единообразных подходов к правовому регулированию именно железнодорожного экспедирования имеет негативные последствия в сфере взаимодействия как с государственными органами, так и с иными участниками перевозки

При поиске фирмы клиент сталкивается с понятиями «перевозчик» и «экспедитор по перевозке грузов». На первый взгляд, они оказывают одинаковые услуги, однако существуют большие различия между их деятельностью. Перевозчик – это исполнитель, а экспедитор – организатор, который формирует логистическую цепочку, оптимизирует затраты, следит за движением вагона и

решает правовые вопросы. В его обязанности может входить подбор специального транспорта, контроль за состоянием груза, его сохранностью и доставкой, соблюдением маркировки и пломбирования.

## Правовой статус де-юре и де-факто

По подавляющему большинству международных железнодорожных перевозок оформляется с участием экспедиторов, при этом его правовой статус не определен в международном правовом регулировании.

Согласно ст. 2 Соглашения о международном грузовом сообщении (СМГС) участниками перевозочного процесса являются отправитель, получатель, перевозчик. Указание на экспедитора как на третье лицо, исполняющее оплату провозных платежей, содержится только в ст. 31 СМГС без какой-либо конкретизации его прав и обязанностей. Правовой статус таких субъектов в большинстве юрисдикций регулируется национальным законодательством о транспортно-экспедиторской деятельности, которое имеет широкую сферу применения и не учитывает специфику железнодорожных перевозок.

Отсутствие единообразных подходов к правовому регулированию именно железнодорожного экспедирования имеет негативные последствия в сфере взаимодействия как с государственными органами, так и с иными участниками перевозки.

Государственные органы, осуществляющие налоговый и валютный контроль при отсутствии специальных знаний о механизме организации международной грузоперевозки, применяют к железнодорожному экспедитору требования, относящиеся к собственникам перевозимого груза. Это закономерно, если экспедитор является грузоотправителем или грузополучателем, но в иных случаях он не передает и не принимает товар ни на

Кто такой международный железнодорожный экспедитор? Это физическое или

## ТОЧКА ЗРЕНИЯ



### Максим Трушин, исполнительный директор ООО «Глобал Логистик»

– Неопределенность правового статуса экспедитора влияет и на взаимодействие с иностранными перевозчиками. Например, при расчетах за провозные платежи у экспедитора, зарубежного грузоотправителя, а также перевозчика страны отправления правоотношения могут быть не оформлены. При этом в соответствии с положениями СМГС грузоотправитель несет ответственность за заполнение накладной и достоверность указанных сведений, и именно к нему адресуются

претензии в случае конфликтных ситуаций, например, при начислении штрафов за превышение массы груза. Для устранения противоречий и предоставления возможности экспедиторам и собственникам подвижного состава своевременно получать документы, соответствующие требованиям контрольно-надзорных органов, целесообразно изменить форму накладной СМГС.

Требуется включить в накладную листы для дополнительных участников перевозки с указанием единого лицевого счета экспедитора и его контактных данных. Последний перевозчик после предоставления соответствующих отметок о направлении перевозки предоставлял бы указанные листы дополнительным участникам, включая расходы на обработку документов в сумму провозных платежей или списывая их с ЕЛС экспедитора. Такие документы однозначно подтвердят исполнение международного договора перевозки и будут соответствовать требованиям налоговых органов.

одном из этапов перевозки. Кредитные организации, контролирующие валютные платежи в адрес иностранных экспедиторов и перевозчиков, запрашивают у российской стороны копии инвойсов, экспортно-импортных контрактов, таможенных деклараций в отношении перевозимого груза. При этом в госорганах не понимают, что экспедитор не имеет отношения к товару, а лишь организует и

координирует перевозку. С аналогичным подходом можно столкнуться и при взаимодействии с налоговыми органами.

Несмотря на сложности, связанные с неопределенностью правового статуса железнодорожного экспедитора, порождающие проблемы во взаимоотношениях с регулирующими органами, представители профессионального сообщества не выносили предложений о преобразовании

отраслевого законодательства. Установление единого подхода к регулированию деятельности железнодорожного экспедитора необходимо для стабильного развития рынка. С имеющимися проблемами можно справиться только с привлечением государственных органов и международных организаций, создавая рабочие группы при участии самих экспедиторов.

МАРИЯ САЛЕЕВА

### ТОЧКА ЗРЕНИЯ



**Андрей Голубчик,**  
ПРОФЕССОР КАФЕДРЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ  
ТОРГОВАИ И ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ РФ ВАВТ  
Минэкономразвития России

– Всего три субъекта имеют право на предъявление претензий и исков к перевозчику: грузоотправитель, грузополучатель и страховая компания. Оператора железнодорожного

состава закон квалифицирует как арендодателя. Это совершенно иная форма взаимоотношений, которая оказывается за рамками Устава железнодорожного транспорта и правил перевозок и подпадает под нормы общегражданского права. Еще один аспект, который катастрофически не нравится компаниям: ни в российском, ни в международном транспортном праве нет понятия «экспедитор», также отсутствует понятие «плательщик тарифа» (такие структуры есть, чаще всего это экспедитор или оператор подвижного состава, которые принимают на себя распространенную услугу – оплату тарифа за третью сторону).

Отношения с экспедитором мы, как правило, выясняем в рамках закона «О транспортно-экспедиционной деятельности». Это такой кривенький закон, но его все равно обязаны исполнять. Обращаю внимание, что все эти взаимоотношения выпадают за рамки устава и находятся вне договора перевозки, как это ни парадоксально звучит, потому что ни оператор, ни экспедитор не являются ни стороной, ни субъектом договора перевозки. Если в графе бумажной накладной «грузоотправитель/грузополучатель» указано наименование экспедиторской компании, что делается очень часто, то для перевозчика она перестает быть экспедитором и становится соответственно грузоотправителем или грузополучателем со всеми правами и обязанностями.

Через мои руки проходит много экспедиторских договоров, и вот формулировка из них: «Экспедитор оказывает любое посильное содействие по возмещению допущенного ущерба в случае частичной или полной утраты груза при железнодорожной перевозке». А что он реально может сделать?

Кто может изменить закон? Тот, у кого есть полномочия, – это Госдума, но кто-то к ним должен выйти с такой инициативой. Я сам выходец из экспедиторского бизнеса и могу сказать, что эти проблемы были, есть и будут еще долго.



**Сергей Богатов,**  
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР  
ЮРИДИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ  
ООО «Богатов Групп»

– В обязанности экспедитора входит как простое заключение договора перевозки, так и ее координация от и до: упаковать груз, застраховать его, организовать охрану, оформить документы. Все зависит от пожеланий заказчика. Работа экспедитора имеет существенное значение, особенно если груз необходимо не просто перевезти,

но и организовать всю цепочку взаимодействия. Крайне ярко экспедиционная деятельность проявляется в мультимодальных грузоперевозках, когда на каждом этапе требуется состыковать всех участников. Экспедиторы очень важны и нужны. При этом риски у них немалые. Поскольку, как правило, договоры заключаются от своего имени, а не от имени клиента, то все риски, связанные с потерей, кражей, повреждением груза, ложатся на экспедитора. В практике, например, был случай, когда экспедитор чуть не оплатил несколько десятков тысяч долларов из-за того, что принял коносаменты, а заказчик к тому времени отозвал доверенности и расторг договор. К счастью, то дело решилось положительно для экспедиторской компании. Следует сказать и о всевозможном возмещении убытков и штрафов, которые возникают из-за опоздания на выгрузку. При этом суммы фигурируют немалые.

Анализируя практику, я не могу сказать, что есть особые, глобальные трудности с правовой базой. Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» глубоко проработанным не назовешь, но это не мешает компаниям работать. Большой сложностью, пожалуй, является то, что если в целом оценить рынок перевозок, то многие игроки занимаются посредничеством, а позиционируют себя как экспедиционные компании. Кроме того, много и откровенно некорректно составленных договоров.

На мой взгляд, на текущий момент закон лучше не трогать. Да, он по своей сути рамочный, в нем мало что отрегулировано. Но дело в том, что когда начинаешь менять законодательство, отрасль встает на уши. Приведу пример из сферы автомобильных грузоперевозок. Новые правила перевозки грузов утвердили, новую форму транспортной накладной дали, а разъяснений к ней нет. Да, появилось в марте 2021 года разъяснение Минтранса по путевому листу, только оно не бесспорное и отразило лишь малую часть транспортной накладной. Что в результате? Компании в сфере автомобильных грузоперевозок до сих пор заполняют транспортные накладные так, как придется, потому что полноценных разъяснений нет. Потом налоговые органы начнут применять санкции или не производить зачеты за неверно составленные транспортные накладные! По этой самой причине каждое изменение законодательства сопровождается стрессом для рынка перевозок и тонной пробелов в законодательстве.

Есть текущее регулирование. Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» слабый, но есть судебные акты, которые многие проблемы устранили. Будет новый закон, появятся новые спорные ситуации, с которыми как-то придется справляться, при этом судебная практика будет уже не указ – другой закон. Понятно, что надо совершенствоваться и идти в ногу со временем, а государству – решать задачи, которые больше отраслевых, но законы должны писаться с постоянным привлечением представителей отрасли из разных уровней бизнеса. К большому сожалению, пока многие нормы написаны с отрывом от реальной жизни, что только усугубляет проблемы.